അറിയാവുന്നതാണല്ലോ പോലീസിന് നോക്കിയാൽ കാണുന്ന സ്ഥലമാണ്, അവിടെയും പോലീസ് പോകുന്നില്ല. പിന്നെ എന്തിനാണ് പോലീസ്? ഇതാണോ ജനകീയ പോലീസ് ? ഈ രാജ്യത്ത് നടന്നുവരുന്ന സംഭവങ്ങളെ നിസ്സാരമായി കാണാൻ കഴിയില്ല. ഒരാളുടെ ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുത്തി ഈ അക്രമിസംഘം അഴിഞ്ഞാടുകയാണ്. ഇന്നുരാവിലത്തെ പത്രത്തിലെ വാർത്തയെന്താണ്? നാടോടികളുടെ പണം കവർന്നു, നഗരത്തിൽ വീണ്ടും അക്രമം. തമിഴ് നാടോടികളെല്ലാം ടൗണിൽ കൂട്ടംകൂടി നിൽക്കുന്നു, പാവപ്പെട്ട നാടോടികളെ കവർച്ചചെയ്ത് അവരുടെ പണം കവർന്നിരിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ ദിവസങ്ങളിൽ പോലീസിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ നിഷ്ക്രിയത്വമാണ് ഈ ഭീകരസംഭവമുണ്ടാകാൻ കാരണം. പോലീസ് നിർവീര്യമായി ഇവിടെ അക്രമിസംഘങ്ങൾക്ക് അഴിഞ്ഞാടാനുള്ള സഹായം ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നു. തങ്ങളുടെ രാഷ്ട്രീയ താൽപ്പര്യത്തിനുവേണ്ടി പോലീസിനെ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് ഇന്നിത് അനുഭവിക്കുന്നത്. ഇങ്ങനെ അക്രമിസംഘം അഴിഞ്ഞാടി ഒരു നഗരത്തെയും ജനങ്ങളേയും മുഴുവൻ വേട്ടയാടികൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഗൗരവകരമായ ഈ സംഭവം സഭാനടപടികൾ നിർത്തിവച്ച് ചർച്ച ചെയ്യണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. കെ. നായനാർ) : സർ, അക്രമികൾ മുഴുവൻ കസ്റ്റഡിയിലാണ്. ഒരാൾ മരിച്ച സംഭവവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് യാതൊരു പരാതിയും കിട്ടിയില്ല. അതു സംബന്ധിച്ച് പരാതി കിട്ടിയാൽ നടപടി എടുക്കും. ഇതിൽ ഒരു രാഷ്ട്രീയവുമില്ല. സഭാ നടപടികൾ നിർത്തിവച്ച് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമില്ല. .....(ബഹളം) .....

മി. സ്പീക്കർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ വിശദീകരണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അടിയന്തിര പ്രമേയാവതരണത്തിന് ചെയർ അനുമതി നിഷേധിക്കുന്നു.

[അടിയന്തിരപ്രമേയാവതരണത്തിന് അനുമതി നിഷേധിച്ചു]

III ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ

(1) ദേശീയ പാതയുൾപ്പെടെ പ്രധാന റോഡുകളുടെ വികസനത്തിന് ആവശ്യമായ ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കേണ്ടത് സംബന്ധിച്ച്

ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദാലി : സർ, അതീവ ഗൗരവത്തോടുകൂടി ഗവൺമെന്റ് കണക്കിലെടുക്കേണ്ട ഒരു പ്രശ്നമാണ് ഞാൻ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കലിലൂടെ ഈ സഭയിൽ ഉന്നയിക്കുന്നത്. ക്രമാതീതമായ വാഹനപ്പെരുപ്പവും ജനസാന്ദ്രതയും കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളുടെയും ദേശീയ പാതകളുടെയും വികസനം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കാതെ പോകുന്നുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഉപരിതല വകുപ്പിൽ നിന്നും യഥാസമയം പ്രോജക്ടുകൾക്ക് അനുമതി വാങ്ങിയെടുക്കുന്നതിനും പ്രോജക്ടുകൾ സമർപ്പിക്കുന്നതിനും, അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള പ്രോജക്ടുകൾ യഥാസമയം ആരംഭിക്കുന്നതിനും കഴിയാതെ പോകുന്നതു മൂലം ഗവൺമെന്റിനു വീഴ്ചകൾ വരുന്നുണ്ട്. പദ്ധതികൾ മോണിട്ടർ ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് ദേശീയ പാതകളുടെ വികസനം മുഖ്യ പരിഗണനയോടുകൂടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഏറ്റെടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടു വരണമെന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്. സംസ്ഥാനത്ത് അനുവദിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള പ്രോജക്ടുകൾ തന്നെ നിശ്ചിത സമയത്ത് നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുവാനോ അല്ലെങ്കിൽ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുവാനോ കഴിയാതെ പോകുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട കൊല്ലം ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസുകളുടെ പണി പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയാതെ അനിശ്ചിതമായി നീണ്ടുപോകുന്നു. 1990-ൽ ഉപരിതല വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. കെ. പി. ഉണ്ണികൃഷ്ണന്റെ കാലത്ത് ആരംഭിച്ച ആലപ്പുഴ ബൈപ്പാസ് ഒന്നാം ഫെയ്സിന്റെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനം ഇതുവരെ പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. വാർഷിക പദ്ധതിയിൽ 2-ാം ഫെയ്സിന്റെ പണിക്കാവശ്യമായ തുക ഉൾക്കൊള്ളിക്കുവാൻ കഴിയാതെ പോയിട്ടുണ്ട്. ഇതു കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽക്കൊണ്ടുവന്ന് ഇതിന്റെ അനുമതി വാങ്ങിയെടുക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് അല്ലെങ്കിൽ അധികൃതർക്ക് വീഴ്ചകൾ വന്നിട്ടുണ്ടെന്ന് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ അങ്ങയെ ഓർമ്മിപ്പിക്കുവാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ തന്നെ ഈ കാലഘട്ടങ്ങളിൽ അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചില പ്രോജക്ടുകൾ, ഞാൻ ഇതിനുമുൻപ് പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. 1998-99 ആനുവൽ പ്ലാനിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് 46 കോടി രൂപയുടെ ആലുവ-അങ്കമാലി നാലുനിര റോഡ് പണിയുടെ അനുമതി ലഭിച്ചത്. ഇതുവരെ അതിന്റെ പ്രവർത്തനം മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടിയാണ് ലാന്റ് അക്വിസിഷനുവേണ്ടിയുള്ള അനുമതി വാങ്ങിയെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. അതു കിട്ടിയതു തന്നെ ആറുമാസം കഴിഞ്ഞാണ്. ഒരു ഏക്കറിൽ താഴെ വരുന്ന സ്ഥലം മാത്രമേ നമുക്ക് എടുക്കേണ്ടതായിട്ടുള്ളൂ. അത് ഏറ്റെടുക്കുവാനുള്ള നടപടികൾ വളരെ മന്ദഗതിയിലായതുകൊണ്ട് 46 കോടി രൂപയുടെ പ്രോജക്ട് സമയബന്ധിതമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. മാർച്ച് 31-ാം തീയതിയ്ക്കകം ആ പ്രോജക്ടിന് അവസാന അനുമതിയും ലഭിക്കേണ്ടതാണ്. അതു ലഭിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഈ വർഷത്തെ ആനുവൽ പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി അതു നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാതെ പോകും. അപ്പോൾ വീണ്ടും നീണ്ടു പോകും. പുതിയതായി വരുന്ന പ്രോജക്റ്റുകൾ, ഭാവിയിൽ വരുന്ന അലോട്ടുമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പോകുന്നതുകൊണ്ട് നമുക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുള്ള പദ്ധതികൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ കഴിയാതെ പോകുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ തന്നെ വാരാപ്പുഴ പാലത്തിന്റെ പണികൾ ആഗസ്റ്റു മാസം പൂർത്തീകരിക്കാൻ പോകുകയാണ്. പക്ഷേ പാലം പണി കഴിഞ്ഞാൽ റോഡുണ്ടാവുകയില്ല. വാരാപ്പുഴ പാലം മുതൽ എടപ്പള്ളി വരെയുള്ള അലൈൻമെന്റ് ഫൈനലൈസ് ചെയ്യാനോ ലാന്റ് അക്വിസിഷന് അനുമതി വാങ്ങിയെടുക്കാനോ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഞാൻ മനസിലാക്കിയിടത്തോളം കേന്ദ്ര ഉപരിതല വകുപ്പിൽ ശരിയായ തരത്തിലുള്ള ഇടപെടലുകൾ, മന്ത്രിതലത്തിലും ഉദ്യോഗസ്ഥതലത്തിലും ഉണ്ടാകാതെ വരുന്നതു കൊണ്ട് സമയബന്ധിതമായി നമുക്ക് അനുമതികൾ നേടിയെടുക്കുവാൻ സാധിക്കാതെ വരുന്നു. വാരാപ്പുഴ പാലം പണി കഴിഞ്ഞാൽ ദേശീയ പാത 17-ൽ യാത്രാസൗകര്യമുണ്ടാകാൻ പോകുകയാണ്. മലബാറിൽ നിന്നുള്ള യാത്ര മുഴുവനും വാരാപ്പുഴ പാലം വഴി വരേണ്ടതാണ്. ഇപ്പോൾ മൂത്തുകുന്നം മുതലുള്ള റോഡുകളുടെ പ്രോജക്ടുകളുടെ അനുമതി നമുക്ക് ലഭിച്ചിട്ടില്ല. വാരാപ്പുഴ മുതൽ എടപ്പള്ളി വരെയുള്ള അലൈൻമെന്റ് ഫൈനലൈസ് ചെയ്യുകയോ അല്ലെങ്കിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതിനുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ നടപടികൾക്ക് അനുമതി ലഭിക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ല. യഥാസമയം ബന്ധപ്പെട്ടവർ ഇടപെടാതെ വരുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഈ പദ്ധതികൾക്ക് കാലതാമസം വരുന്നത്. ഇക്കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി ആലോചിച്ചില്ലെങ്കിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ദേശീയ പാതയുടെ വികസനം തിരുനക്കരെ തന്നെ നിൽക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. അക്കാര്യത്തിൽ വളരെ ഗൗരവമായ ഇടപെടലുകൾ ഗവൺമെന്റ് ഭാഗത്ത് നിന്നുണ്ടാകണം. അതുപോലെ തന്നെ സെൻട്രൽ റോഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നും സംസ്ഥാനത്തെ പല റോഡു പദ്ധതികൾക്കും പണം അനുവദിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. മുൻ കൊല്ലങ്ങളിൽ ലഭിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഇപ്പോൾ കുറെ കാലമായി നമുക്കൊന്നും ലഭിക്കുന്നില്ല. എം. സി. റോഡുകളുടെ കാര്യം, മറ്റുപല പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളുടെ കാര്യം, പുതിയ വിമാനത്താവളം വന്നതിനുശേഷമുള്ള പുതിയ പദ്ധതികളുടെ കാര്യം, ഇങ്ങനെ വളരെയേറെ കാര്യങ്ങൾ ഉണ്ടെങ്കിൽപ്പോലും ഈ പദ്ധതികൾ നിശ്ചിത സമയത്ത് ഏറ്റെടുത്ത് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയാതെ പോകുന്നു ; ദേശീയ പാത വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യത്തിലായാലും ശരി സംസ്ഥാന ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിലായാലും ശരി ഈ കാര്യങ്ങൾ നിശ്ചിത സമയത്ത് ആരംഭിക്കാനും പണി പൂർത്തിയാക്കുവാനും കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു സമീപനം ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്നുണ്ടാകണം. ഇതിനെക്കുറിച്ചുള്ള മോണിട്ടറിംഗും തുടർ നടപടികളും ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകാതെ പോകുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെയുള്ള ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷത്തിൽ നാം എത്തിയിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഗൗരവമായി അക്കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഗവൺമെന്റിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാനുള്ളത്.

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ]

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ്) : സർ, ശ്രീ മുഹമ്മദാലി പ്രധാനമായും ദേശീയപാതയുടെ കാര്യമാണ് ഇവിടെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ 1995-96-ൽ 35 കോടി രൂപയാണ് കിട്ടിയിരുന്നതെങ്കിൽ 1998-99-ൽ 65 കോടി രൂപയായി അത് വർദ്ധിച്ചു. അതിൽ 11 കോടി രൂപ മുൻവർഷത്തെ ബില്ലുകൾ ക്ലിയർ ചെയ്യാനാണ് ഉപയോഗിച്ചത്. 1998-99-ൽ ബാലൻസ് 54 കോടി രൂപയാണ് ലഭിച്ചത്. 1999-2000 -ലേക്കുള്ള സാങ്ഷൻ ഇപ്പോൾ വന്നിരിക്കുന്നത് 67.8 കോടി രൂപയാണ്. അതിൽ 59 കോടി രൂപയും ഇതിനകം ചെലവഴിച്ചു കഴിഞ്ഞു. എന്നാൽ അഡീഷണലായി 48 കോടി രൂപ കൂടി അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അപ്പോൾ ആകെ 107 കോടി രൂപയായി. ഈ 107 കോടി രൂപ കിട്ടുമ്പോൾ ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ അരിയേഴ്സ് ഒരു 30 കോടി രൂപ കൊടുത്തു തീർക്കേണ്ടതായി വരും. അങ്ങനെ വന്നാലും 19 കോടിയോളം രൂപ ഇനി അഡീഷണലായി പ്ലാനിൽ കിട്ടും. നോൺ പ്ലാനിൽ ഈ വർഷം ഒരു Crash Programme for improving the riding quality - അതിന് 15 കോടി രൂപ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. BM & AC ചെയ്യുന്നതിനായിട്ടാണ് ആ വർക്കുകൾ ഇപ്പോഴും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മാർച്ചുമാസം 31-നുള്ളിൽ അതു പൂർത്തിയാകും. ഇതിനു പുറമേ 22 കോടി രൂപ ordinary repairs - ൽ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഈ വർഷമാകെ അലോട്ടുമെന്റ് 144 കോടി രൂപയാണ്. ഇനിയും 20 കോടി രൂപ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചോദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹം ഇവിടെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കുറെ വിഷയങ്ങൾ - മാർത്താണ്ഡവർമ്മ പാലത്തിന്റെ കാര്യം പ്രത്യേകം എടുത്തുപറഞ്ഞിട്ടില്ല. എന്നാലും മാർത്താണ്ഡവർമ്മ പാലത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ കഴിഞ്ഞ ജൂലൈയിൽ 860 ലക്ഷം രൂപയ്ക്കുള്ള സാങ്ഷൻ കിട്ടിയതാണ്. പക്ഷേ അതിന്റെ ഡിസൈൻ നൽകാൻ ഏൽപ്പിച്ചിരുന്ന കമ്പനി പണി അനിശ്ചിതമായി നീട്ടിക്കൊണ്ടുപോയി. ഇനി കാത്തിരിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നു പറഞ്ഞ് ഞാൻ തന്നെ ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയെക്കണ്ട് റാന്നി പാലം ചെയ്തതുപോലെ double cover-ൽ ടെന്റർ ചെയ്തു. അതിന്റെ ടെക്നിക്കൽ ബിഡ് മാത്രമേ വരാനുള്ളു. ഒരു കൊല്ലത്തിനുള്ളിൽ പണി പൂർത്തിയാകത്തക്ക വിധത്തിലാണ് ടെൻഡർ വിളിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിനുള്ള പ്ലാൻ അനുസരിച്ച് വെൽ ഫൗണ്ടേഷനാണ്, ചുരുങ്ങിയത് രണ്ടര മൂന്നര കൊല്ലമെടുക്കും. ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ട് പണി പൂർത്തിയാക്കിത്തീർക്കണം. പ്രസിദ്ധമായ പല കമ്പനികളും രംഗത്തു വന്നിട്ടുണ്ട്. 30 കോടി രൂപയുടെ വർക്ക് ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്ന Raman India, L & T ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരൊക്കെ കാട്ടു ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ടെക്നിക്കൽ ബിഡ് അവർ നോക്കുന്നതേയുള്ളൂ. നാളെയാണ് അതിന്റെ date വച്ചിരിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ വന്നാൽ മാർത്താണ്ഡവർമ്മ പാലത്തിന്റെ പണി ഒരു കൊല്ലംകൊണ്ട് പൂർത്തിയാകും. ഈ രംഗത്തു വന്നിരിക്കുന്ന വലിയൊരു പുരോഗതിയാണത്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ ആലുവ-അങ്കമാലി റോഡിന്റെ കാര്യത്തിൽ കഴിഞ്ഞ ആഴ്ച റിവ്യു നടത്തി. ലാന്റ് അക്വിസിഷന്റെ കാര്യത്തിൽ വളരെ കാലതാമസം വരുന്നുണ്ട്. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് റവന്യു വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത് ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ആവശ്യമാണ്. ഈ പറഞ്ഞ കാര്യത്തിന് ഒരു ഏക്കർ എഴുപത്തിയെട്ട് സെന്റ് സ്ഥലമേ എടുത്ത് തരാനുള്ളു. പക്ഷേ അതിൽ 78 owners ഉണ്ട്. റോഡിന്റെ സൈഡിൽക്കൂടിയുള്ളതാണ്. അത്രയും സ്ഥലം എടുത്തുതരാൻ ഞാൻ പറഞ്ഞപ്പോൾ ഇനിയും മൂന്നുമാസം വേണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ലാന്റ് അക്വിസിഷന്റെ കാലതാമസം നമ്മുടെ പല പ്രോജക്ടുകൾക്കും തടസമായി വരുന്നുണ്ട്. അതുപോലെ വാരാപ്പുഴ പാലം തീർന്നാൽ, അതിന്റെ ബാക്കി ഭാഗങ്ങളുടെയും അലൈൻമെന്റിന്റെയും കാര്യത്തിൽ ചർച്ച നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ മാസം 11-ാം തീയതി ഞാൻ വീണ്ടും കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയെ കാണുന്നുണ്ട്. ഇതിൽ മറ്റൊരു പ്രശ്നമുള്ളത് 15 കോടി രൂപയിൽ കൂടിയ വർക്കുകളാണെങ്കിൽ അതിന് ഫൈനാൻസ് എക്സ്പെന്റിച്ചർ കമ്മിറ്റിയുടെ അനുവാദം വേണം. കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസിന്റെ കാര്യത്തിൽ 25 കോടി രൂപയുടെ വർക്കായിരുന്നു. അന്ന് പ്ലാനിംഗ് കമ്മിഷന്റെ ചെയർമാനായിരുന്ന ശ്രീ. മധുദന്തവദെ-യെ നേരിട്ടുകണ്ടാണ് സാങ്ഷൻ വാങ്ങിയത്. ഇപ്പോൾ 15 കോടി രൂപയിൽ കൂടുതലുള്ള വർക്കുകൾ കിട്ടേണ്ടത് തലശ്ശേരി-മാഹി ബൈപ്പാസിനാണ്. 37 കോടി രൂപയാണ് എസ്റ്റിമേറ്റ്. 11-ാം തീയതി വീണ്ടും ഞാൻ ശ്രീ. കെ. സി. പന്തിനെ കാണാൻ അപ്പോയിന്റ്മെന്റ് ചോദിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ ചേറോട് - ആർ. ഒ. ബി. യുടെയും സാങ്ഷൻ കിട്ടിയിട്ടില്ല, എല്ലാം ക്ലിയറായിരിക്കുകയാണ്. ഏഴ് കോടി രൂപയുടെ പ്രോജക്ടാണ്. കൊയിലാണ്ടി ഡിവിയേഷൻ ഫൈനാൻസ് എക്സ്പെന്റിച്ചർ കമ്മിറ്റിക്ക് പോകേണ്ടതായിട്ടില്ല. അത് 11 കിലോമീറ്റർ ആണ്. അതിന്റെ ലാൻഡ് അക്വിസിഷനുള്ള അനുമതി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. ഇന്ന് ഇവിടെ പ്രധാനപ്പെട്ട ബൈപാസുകളുടെ കാര്യത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. ഈ ബൈപ്പാസുകൾ ബി. ഒ. ടി. യിൽ ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ എന്നുള്ള നിർദ്ദേശമാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്. കണ്ണൂർ കോഴിക്കോട് റോഡ് വികസനത്തിന്റെയും കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ, കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട് തലശ്ശേരി - മാഹി ബൈപ്പാസ് പണികളുടെയും എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ തയ്യാറാക്കി കേന്ദ്ര ഉപരിതല മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമതിയ്ക്കായി അയച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇതെല്ലാം ബി. ഒ. ടി. യിൽ ചെയ്യാൻ കഴിയുമോയെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അലോട്ട്മെന്റിൽപ്പെടുത്താതെ ഈ വർക്കുകൾ തീർക്കാൻ കഴിയും. ഇതിനെല്ലാം BOT-യിൽ സാദ്ധ്യതയുണ്ടെന്നാണറിയുന്നത്. അങ്ങനെയെങ്കിൽ ഇത്രയും വർക്കുകൾക്ക് ഏകദേശം 300 കോടി രൂപ വേണ്ടിവരും. കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുമായി നിരന്തരം ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതിനുപരി കേരളത്തിന്റെ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ പ്രശ്നം എത്രയോ പഴക്കമുള്ളതാണ്. എൻ. എച്ച്. 17-ൽ ഇപ്പോഴും two line സ്റ്റാന്റേർഡുള്ള റോഡിന്റെ ദൈർഘ്യം 30 കിലോമീറ്ററാണ്. ബാക്കി മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുപോലെ, അതിനേക്കാൾ മോശമായ നിലയിലാണ് റോഡുകൾ കിടക്കുന്നത്. തമിഴ്നാട്ടിൽ നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ 90 ശതമാനം ടു ലൈൻ സ്റ്റാന്റേർഡാണ്. ഇവിടെ നാലുവരിപാത ആകെ വരുത്തിയിരിക്കുന്നത് ആലുവ ചേർത്തല ഭാഗങ്ങളിലാണ്. ഇൻഡ്യയിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട നാഷണൽ ഹൈവേ മുഴുവൻ പ്രത്യേക സെസ്സ് ഏർപ്പെടുത്തി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നേരിട്ട് നാലുവരി പാതയാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരുന്നു. ഇത് പല പ്രാവശ്യം ഇവിടെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. കേരളത്തെ ബാധിക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നങ്ങളിലൊന്നായി നമ്മൾ ഇതിനെ കാണേണ്ടതുണ്ട്. കേന്ദ്ര പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളൊന്നും ഇപ്പോൾ ഇല്ല. എന്നാൽ ദേശീയ പാത നാലുവരി പാതയാക്കാനുള്ള വലിയ പ്രോജക്ടിന് രൂപം കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. ബോംബെയിൽ നിന്നും ഡൽഹിയിലേക്കും, ഡൽഹിയിൽ നിന്നും കൽക്കത്തയിലേക്കും, കൽക്കത്തയിൽ നിന്നും ചെന്നൈയിലേക്കും, ചെന്നൈയിൽ നിന്ന് ബാംഗ്ലൂർ വഴി ബോംബെയ്ക്കുമുള്ള ഈ റോഡ് മുഴുവൻ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നേരിട്ട് പണം മുടക്കി അഞ്ച് വർഷം കൊണ്ട് നാലുവരി പാതയാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിൽ 600 കിലോമീറ്റർ വരുന്ന റോഡ് ഉണ്ട്. Golden quadrilateral എന്നുള്ളത് ബോംബെയിൽ നിന്ന് ആരംഭിച്ച് ഡൽഹിയിലെത്തി, കൽക്കത്തയിലെത്തി ചെന്നൈയിൽ അവസാനിക്കേണ്ടതല്ല. ഇത് മധുര വരെ കഴിഞ്ഞ തവണ നീട്ടിയതാണ്. മെട്രോപൊളിറ്റൻ സിറ്റിയെന്നുള്ള വാദഗതിയും തകർന്നു. അന്നത്തെ മന്ത്രി അത് മധുരവരെ നീട്ടി. ഇൻഡ്യയുടെ ചിത്രമെടുത്ത് നോക്കിയാൽ കിഴക്കൻ കോറിഡോറിനേക്കാൾ കിഴക്കേ തീരമാണ് എപ്പോഴും കടലാക്രമണം കൊണ്ട് തകരുന്ന പ്രദേശം. പടിഞ്ഞാറേ തീരമാണ് ഏതുകൊണ്ടും വികസിപ്പിക്കേണ്ടത്. കൊച്ചി, കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, മംഗലാപുരം, ഗോവ, ബോംബെ വഴിയുള്ള വെസ്റ്റേൺ കോറിഡോർ വികസിപ്പിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പലപ്രാവശ്യം കത്തെഴുതി, നേരിട്ട് പോയി കണ്ടു. ശ്രീ. വാജ്പേയ് പ്രധാനമന്ത്രിയായതിനുശേഷവും രണ്ട് തവണ കാണുകയുണ്ടായി. ഒരു തവണ മുഖ്യമന്ത്രിയുമുണ്ടായിരുന്നു. എം. പി. മാർ എല്ലാപേരും കൂടി കേരളത്തിന്റെ പ്രതിനിധിയായിട്ടുള്ള മന്ത്രി ഉൾപ്പെടെ ഞങ്ങൾ പ്രധാനമന്ത്രിയെ കണ്ടു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇതുവരെ മറുപടി കിട്ടിയിട്ടില്ല. ഏകദേശം എട്ട്കോടി രൂപയാണ് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് മുടക്കാൻ പോകുന്നത്. നാലുവരി പാതയ്ക്ക് ബോംബെ-പൂനയ്ക്ക് കി. മീറ്ററിന് പത്ത്കോടി രൂപയാണ് മുടക്കിയത്. ഞാൻ പോയി കണ്ടു. ആ പത്ത് കോടിവച്ചാണെങ്കിൽ കേരളത്തിലെ 600 കിലോമീറ്ററിന് 6000 കോടി രൂപയാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നേരിട്ട് മുടക്കേണ്ടത്. അഞ്ച് കൊല്ലക്കാലം കൊണ്ട് 6000 കോടി രൂപ മുടക്കുവരുന്ന ഒരു പദ്ധതിയിൽ നിന്നും കേരളത്തെ പരിപൂർണമായും തള്ളിക്കളഞ്ഞിരിക്കുന്നു. കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടായി ശബ്ദമുയർത്താതെ ഇത് കിട്ടുകയില്ല. ഞാൻ വീണ്ടും ഈ 11-ാം തീയതി ഡൽഹിയിൽപോയി നമ്മുടെ എം. പി. മാരെ കാണുന്നുണ്ട്. അവരെല്ലാം ശബ്ദമുയർത്താൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ശ്രീ. വർക്കല രാധാകൃഷ്ണന് ഈ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു കാളിംഗ് അറ്റൻഷൻ കിട്ടിയിട്ടുണ്ടെന്ന് എന്നെ അറിയിച്ചു. കേരളത്തിലെ എം. പി. മാർ മാത്രമല്ല തമിഴ്നാട്ടിലെ ചില എം. പി. മാർ, കന്യാകുമാരി ഭാഗത്തുള്ള എം. പി. മാർ, ഗോവയിലെ എം. പി. മാർ, കർണാടകത്തിന്റെ മംഗലാപുരത്ത് നിന്നുള്ള എം. പി. മാർ, മഹാരാഷ്ട്രയിലെ എം. പി. മാർ അങ്ങനെ ഏകദേശം 30, 35-ഓളം എം. പി. മാർ ഒത്തുചേർന്ന് ഇക്കാര്യത്തിൽ വീണ്ടും നിവേദനം കൊടുക്കുകയാണ്. അവരെക്കൊണ്ട് ഒപ്പ് ഇടീക്കാനുള്ള ഏർപ്പാടുണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. വീണ്ടും പ്രധാന മന്ത്രിയെ കാണാൻ അപ്പോയിന്റ്മെന്റ് ചോദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആറായിരം കോടി രൂപ അഞ്ചുകൊല്ലം കൊണ്ട് മുടക്കുകയെന്നു പറഞ്ഞാൽ അത്രയും വലിയ ഒരു ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് കേരളത്തിനു നഷ്ടപ്പെടാനുള്ള സ്ഥിതിവിശേഷമുണ്ടായിരിക്കുന്നു. ഒരു കാരണവശാലും കേരളത്തെ ഒഴിവാക്കാൻ പറ്റുകയില്ല. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാണ് നാം ശബ്ദമുയർത്തേണ്ടത്. ഈ കാര്യത്തിൽ ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദാലി പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾക്കുള്ള ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് മനസിലായല്ലോ. മൂന്നിരട്ടിയായി ഈ രംഗത്തുള്ള തുക വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഈ രംഗത്ത് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വെസ്റ്റേൺ കോറിഡോർ വികസിപ്പിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിങ്ങേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദാലി</u> : സർ, കോറിഡോറിന്റെ കാര്യം അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. പക്ഷേ ഇതിനുമുൻപുള്ള മന്ത്രി, കൊച്ചി സേലം എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി തരാമെന്ന് പറഞ്ഞിരുന്നു. പക്ഷേ ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രതികരണം ശരിയായ രീതിയിൽ ഉണ്ടായില്ല. അത് കിട്ടിയിരുന്നെങ്കിൽ കുറവ് പരിഹരിക്കാമായിരുന്നു. നമ്മെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏറ്റവും പ്രധാനമായിട്ടുള്ള പ്രശ്നം ഈ പ്രോജക്ട് അനുവദിച്ചാൽ സമയബന്ധിതമായി അതിനാവശ്യമായ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തു കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞ ആലുവ-അങ്കമാലിയുടെ കാര്യം അങ്ങ് വിശദമായി പറഞ്ഞില്ല. ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തു കൊടുക്കാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ട് 1998-99-ൽ ആനുവൽ പ്ലാനിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയ പദ്ധതികൾ എല്ലാം പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അത് പൂർത്തിയാക്കി മാർച്ച് 31 നകം സാങ്ഷൻ കിട്ടിയാൽ മാത്രമേ ആ പദ്ധതി നമുക്ക് ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല.

<u>ശ്രീ. പി. ജെ. ജോസഫ്</u> : സേലത്തെപ്പറ്റി എന്തു പ്രതികരണമാണ് ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നു പറയുന്നത്. സേലത്തേക്കുള്ള റോഡ് ഏറ്റെടുക്കുന്നതിൽ ആർക്കാണ് ഇവിടെ തടസ്സമായിട്ടുള്ളത് ? ആലുവ-അങ്കമാലിയുടെ ലാൻഡ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അക്വിസിഷന്റെ കാര്യത്തിൽ ഡിലേയുണ്ട്. ആ ഡിലേ ഒഴിവാക്കാൻ റവന്യൂ വകുപ്പുമായി ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആ കേസുകളിൽ മാത്രമല്ല, മിക്കവാറും പ്രോജക്ടുകളിൽ ഡിലേയുണ്ട്. പക്ഷേ അതിന്റെ ഫണ്ട് ലാപ്സാക്കുന്ന പ്രശ്നമൊന്നുമില്ല. ഈ പ്രോജക്ടുമായി മുന്നോട്ടു പോകുന്നതാണ്. ആലുവ-അങ്കമാലി മാത്രം പോരാ. അത് ഉൾപ്പെടെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ ഈ പദ്ധതിയിൽപ്പെട്ട കേരളത്തിന്റെ 600 കിലോമീറ്റർ റോഡ് ഒറ്റയടിക്ക് 5 കൊല്ലം കൊണ്ട് തീരുന്ന ഒരു പരിപാടിയാണുള്ളത്.

(2) കൈത്തറി വ്യവസായം നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി

ശ്രീ. എം. ദാസൻ : കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ തെറ്റായ നയംമൂലം കേരളത്തിലെ കൈത്തറി വ്യവസായം നേരിടുന്ന ഗുരുതരമായ പ്രതിസന്ധിയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മുമ്പിൽ എനിക്ക് അവതരിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഇവിടെ കാർഷിക മേഖല കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽപേർ തൊഴിലെടുക്കുന്നത് കൈത്തറി മേഖലയിലാണ്. ആ വ്യവസായത്തെ വളർത്തിയെടുക്കാൻ, തൊഴിൽ സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പു വരുത്താൻ ഫലപ്രദമായ ഒരു നടപടിയും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ദീർഘ വീക്ഷണത്തോടും ശാസ്ത്രീയമായ സമീപനത്തോടും പദ്ധതികൾ ആവിഷ്ക്കരിച്ചാൽ മാത്രമേ ഈ മേഖല വികസിപ്പിച്ചെടുക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. പരമ്പരാഗതമായി ഈ വ്യവസായ രംഗത്ത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് രണ്ടുലക്ഷം തൊഴിലാളികളാണ് ജോലി ചെയ്യുന്നത്. ഈ രണ്ടു ലക്ഷം തൊഴിലാളികളെ ആശ്രയിച്ച് ഏതാണ്ട് 5 ലക്ഷത്തോളം കുടുംബങ്ങളും ഈ രംഗത്തുണ്ട്. ഈ മേഖല നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധിക്ക് അടിയന്തിരമായി പരിഹാരം കാണുന്നില്ലെങ്കിൽ ഇത്രയും തൊഴിലാളികളും അവരുടെ കുടുംബങ്ങളും നിത്യ ദാരിദ്ര്യത്തിലേക്ക് വലിച്ചിഴക്കപ്പെടുന്ന ഒരു അവസ്ഥയാണ് ഉണ്ടാകാൻ പോകുന്നത്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പുതിയ സാമ്പത്തിക നയത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആവിഷ്ക്കരിച്ച പുതിയ ടെക്സ്റ്റൈൽ നയവും കൈത്തറി വ്യവസായത്തെ തകർച്ചയിലേക്ക് നയിക്കുകയാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ ബഹുഭൂരിപക്ഷം കൈത്തറി ഉൽപ്പന്നങ്ങളും വിദേശ മാർക്കറ്റിനെ ആശ്രയിച്ചാണ് വിറ്റഴിക്കപ്പെടുന്നത്. ആഭ്യന്തര മാർക്കറ്റിൽ വിപണനം വളരെ കുറവാണ്. വിദേശ ഓർഡറുകളിൽ വൻതോതിൽ ഇടിവ് സംഭവിച്ചതാണ് ഇപ്പോഴത്തെ പ്രതിസന്ധിക്ക് കാരണം. ഇവിടെ ലഭിക്കുന്ന ഓർഡർ തന്നെ ഉൽപ്പാദനച്ചെലവിനേക്കാൾ കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ നൽകുന്നവയാണ്. അതിന്റെ ഫലമായി വലിയ പ്രയാസം ഈ മേഖലയിൽ നേരിടുകയാണ്. വിദേശ മാർക്കറ്റിൽ ഈ അടുത്ത കാലം വരെ മൊത്തം കയറ്റുമതിയുടെ 35 ശതമാനം ഇൻഡ്യയിൽ നിന്നായിരുന്നു. എന്നാൽ ഇന്ന് സ്ഥിതിയാകെ മാറിയിരിക്കുകയാണ്. ലോക മാർക്കറ്റിൽ ചൈന, ജപ്പാൻ, പാകിസ്ഥാൻ തുടങ്ങിയ രാഷ്ട്രങ്ങൾ വൻനേട്ടമാണ് ഉണ്ടാക്കിയത്. ഇതിൽ ചൈന കൈവരിച്ച നേട്ടങ്ങൾ അഭൂതപൂർവമാണ്. നൂതനമായ സാങ്കേതിക വിദ്യയിലൂടെ വലിയ കുതിച്ചു കയറ്റമാണ് ചൈന നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. നമ്മൾ ഇപ്പോഴും കളറിനുവേണ്ടി ഡൈ ചെയ്യുന്ന സമ്പ്രദായം തുടരുകയാണ്. ചൈനയാണെങ്കിൽ ആവശ്യമായ നിറത്തിലുള്ള പരുത്തി തന്നെ ഉൽപ്പാദിപ്പിച്ചാണ് മാർക്കറ്റിൽ എത്തിക്കുന്നത്. പ്രകൃതിജന്യമായ നൂലുകളിൽ നിന്നുള്ള കളറും തുണിയുമാകുമ്പോൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly